PLAN STRATÉGIQUE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS 2001-2004

Québec
Ministère des Transports

PLAN STRATÉGIQUE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS 2001-2004

Québec

Ministère des Transports

Ce document a été produit par la Direction de la planification et du partenariat. Pour en obtenir d'autres exemplaires, il suffit de communiquer avec la Direction des communications à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

700, boul. René-Lévesque Est
27e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1
Téléphone : (418) 643-6864
Télécopieur : (418) 643-1269

35, rue de Port-Royal Est
5e étage
Montréal (Québec)
H3L 3T1
Téléphone : (514) 873-2605
Télécopieur : (514) 873-4730

Publié par le ministère des Transports
du Québec, avril 2001

Dépôt légal – Bibliothèque nationale
du Québec 2001
ISBN : 2-550-37311-1

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE 5

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE 7

MISSION, LEVIERS D'INTERVENTION ET PRINCIPALES ACTIVITÉS 9

Mission 9

Valeurs et principes de gestion 10

Leviers d'intervention 10

Principales activités 11

Partage des responsabilités 11

Plans stratégiques des organismes relevant du ministre des Transports du Québec 12

Clientèle et partenaires 13

Évolution de la planification stratégique 14

PRINCIPALES RÉALISATIONS DE L'ANNÉE 15

CONTEXTE ET ENJEUX 19

Le contexte économique 19

Le contexte sociodémographique 22

La sécurité dans les transports 25

Le contexte environnemental 28

Le contexte gouvernemental 30

ORIENTATIONS, AXES D'INTERVENTION ET OBJECTIFS 33

Orientation 1
Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec 35

Orientation 2
Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés 43

Orientation 3
Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population 47

MESSAGE DU MINISTRE

En qualité de ministre des Transports, je suis à même de constater à quel point les transports influencent tous les secteurs de l'activité économique et sociale. Les transports sont à la base des échanges entre toutes les régions du Québec, permettant ainsi la mise en valeur des potentiels humains et naturels qu'elles recèlent.

Le Plan stratégique du ministère des Transports pour les années 2001-2004 présente les orientations qui, au cours de cette période, guideront l'action du Ministère afin d'améliorer la qualité et la sécurité des réseaux de transport.

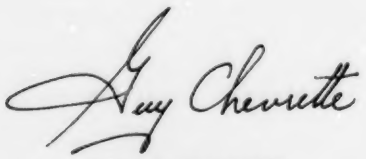
Des moyens de transport performants sont désormais indispensables pour faire face aux nouveaux défis qui se posent à notre société. La mondialisation de l'économie et les changements sociaux entraînés par la révolution technologique exigent plus que jamais d'améliorer l'efficacité de nos systèmes de transport.

C'est à ces défis que s'attaque le Plan stratégique avec pour but ultime le soutien au développement économique et social de toutes les régions du Québec.

Je tiens à souligner la collaboration de mon collègue Jacques Baril, ministre délégué au Transports et à la Politique maritime qui m'a apporté son soutien dans la réalisation de ce plan stratégique.

Je vous assure de ma détermination et de celle des employés du Ministère à tout mettre en œuvre paur atteindre ces objectifs.

Le ministre des Transports,



GUY CHEVRETTE

101-05954/

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE

Au Québec, comme ailleurs dans le monde, l'administration publique doit s'adapter à un environnement marqué par de profondes mutations d'ordre social, économique et technologique.

Pour faire face à ces changements, le gouvernement privilégie désormais une forme de gestion davantage axée sur les résultats. Il veut ainsi mieux répondre aux attentes légitimes de la population à l'égard des services publics.

Le Plan stratégique 2001-2004 est en fait la première étape de la mise en œuvre de la gestion par résultats.

Ainsi, le plan précise les objectifs et les résultats que veut atteindre le Ministère au cours des prochaines années pour mieux répondre aux besoins de déplacement de personnes et de marchandises au Québec et vers l'étranger, et également pour améliorer la sécurité des usagers.

Pour cela, le Ministère peut compter sur l'expertise, le savoir-faire et la capacité d'innovation de son personnel dont la préoccupation demeure toujours d'offrir un service de haute qualité. À titre de sous-ministre, j'entends poursuivre l'amélioration de la performance de notre organisation, dans un climat d'écoute et de transparence, pour atteindre les objectifs retenus dans ce plan stratégique.

Le sous-ministre des Transports,

ANDRÉ TRUDEAU

MISSION

Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

VALEURS ET PRINCIPES DE GESTION

Afin de remplir adéquatement sa mission, le Ministère se présente comme le **chef de file** dans l'organisation et l'intégration des systèmes de transport au Québec. Pour ce faire, il se veut **novateur**, **rassembleur et soucieux d'améliorer la qualité** des services dans le meilleur intérêt de la population. Il considère la sécurité des systèmes de transport comme hautement prioritaire.

Le développement social et économique du Québec et de ses régions, **la qualité de vie** de sa population et de son environnement ainsi que **l'équité** dans l'accessibilité et la disponibilité des services sont pour le Ministère des préoccupations fondamentales.

Pour atteindre ses objectifs, le Ministère s'appuie sur l'**expertise** de ses employés et la **collaboration** de ses partenaires. À cet égard, il privilégie les valeurs suivantes qui guideront son action dans sa gestion quotidienne :

- **la qualité des services à la population et aux entreprises**, qui vise à atteindre l'excellence et la satisfaction des attentes en matière de transport;
- **la transparence et l'écoute**, qui sont indissociables d'un meilleur partage de l'information et de meilleures communications avec les employés, les partenaires et la population;
- **la cohérence et la solidarité**, qui visent à renforcer le sentiment d'appartenance et l'esprit d'équipe et d'entreprise et à favoriser l'engagement des employés, pour une unité d'action et une cohésion accrues;
- **la valorisation, la responsabilisation et la reconnaissance des employés**, qui participent à la réalisation de la mission du Ministère et à l'atteinte de ses objectifs;
- **la rigueur dans la gestion**, qui suppose l'efficacité des interventions dans un souci constant d'économie et d'utilisation optimale des ressources.

LEVIERS D'INTERVENTION

Le Ministère dispose de plusieurs leviers d'intervention pour réaliser son mandat gouvernemental :

- les interventions sur les infrastructures de transport et les divers services qu'il dispense directement à la population;
- l'encadrement législatif, réglementaire et normatif établissant les droits et les obligations des particuliers et des entreprises qui utilisent les réseaux de transport, ainsi que les règles et normes s'appliquant à la gestion des systèmes et des infrastructures de transport sous la responsabilité du Ministère;

- l'aide financière pour des services ou des projets réalisés par des partenaires et autres acteurs en transport;
- les partenariats pour réaliser des objectifs partagés par plusieurs organismes, publics ou privés, par exemple, pour la sécurité dans les transports;
- l'expertise-conseil pour concevoir des politiques et des programmes, planifier les interventions, en soutenir la mise en œuvre et offrir aux partenaires l'expertise dont ils ne disposent pas.

PRINCIPALES ACTIVITÉS

Le ministère des Transports élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport. Ces dernières se matérialisent par les activités suivantes :

- planifier, concevoir et réaliser les travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui sont sous sa responsabilité;
- soutenir techniquement et financièrement les municipalités pour l'entretien et la réfection du réseau routier local;
- soutenir les systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain, le transport adapté et le transport aérien dans les régions;
- promouvoir le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents en transport;
- soutenir le transport des marchandises, en favorisant l'intermodalité et l'utilisation des différents modes de transport (routier, ferroviaire et maritime).

PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

Dans le domaine des transports, les responsabilités sont partagées entre les gouvernements fédéral et provincial. Ainsi, le gouvernement du Québec a une compétence presque totale sur le transport routier alors que les secteurs maritime, aérien et ferroviaire relèvent principalement du gouvernement fédéral. Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral s'est retiré, pour ces trois secteurs, de la gestion et du financement pour se concentrer sur l'encadrement et les politiques. Cette nouvelle orientation a pris la forme d'une privatisation d'activités ou d'un transfert de responsabilités à des entités locales ou régionales. Ce repositionnement du fédéral amène le gouvernement du Québec à s'investir davantage dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire.

En matière de sécurité routière, le Québec a pleine juridiction pour légiférer. Pour le gouvernement québécois, cette responsabilité est assumée par le ministre des Transports. Il est supporté dans cette mission par différents organismes publics et sociétés d'État. Le partage d'une vision commune, la concertation et la complémentarité des interventions de chacun sont des éléments essentiels pour doter le Québec de transports sécuritaires. À titre d'exemple, mentionnons l'application du Code de la sécurité routière par les différents corps policiers, le contrôle routier des véhicules lourds effectué par la Société de l'assurance automobile du Québec, l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds en regard notamment de l'inscription des propriétaires et exploitants de véhicules lourds par la Commission des transports du Québec et du suivi de leurs comportements par la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi que l'élaboration et la coordination de politiques et de mesures par le Ministère.

La planification et l'organisation des services de transport en commun sont aussi une responsabilité partagée entre le Ministère, l'Agence métropolitaine de transport, les organismes publics de transport ainsi que les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. La Loi portant sur la réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais prévoit de nouveaux partages de responsabilités en matière de transport en commun, notamment pour la Communauté métropolitaine de Montréal, l'Agence métropolitaine de Montréal et les municipalités. De plus, depuis le 1er janvier 2001, le ministre des Transports est devenu responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

PLANS STRATÉGIQUES DES ORGANISMES RELEVANT DU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

L'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Société des traversiers du Québec relèvent du ministre des Transports. Ces organismes, à l'instar du Ministère, élaborent leur propre plan stratégique. Tous ces plans stratégiques s'inscrivent à l'intérieur des grandes orientations gouvernementales et sont harmonisés entre eux quant aux responsabilités et aux objectifs qu'ils ont en commun. Tous sont rendus publics. Conformément à la nouvelle Loi sur l'administration publique, ils sont déposés par le ministre devant l'Assemblée nationale, à l'exception de celui de l'AMT.

CLIENTÈLE ET PARTENAIRES

CLIENTÈLE

La clientèle du Ministère est très diversifiée. Elle se compose de toute personne ou entreprise susceptible d'utiliser les réseaux de transport. Cette clientèle peut notamment être définie en regard des services dont elle bénéficie :

- les usagers du réseau routier : automobilistes, routiers, motocyclistes, cyclistes, piétons;
- les usagers des transports collectifs urbain et interurbain, scolaire, adapté et par taxi;
- les usagers de véhicules hors route;
- les expéditeurs et destinataires de marchandises;
- les riverains des emprises routières;
- les entreprises offrant des services d'utilité publique;
- les usagers des réseaux maritime, aérien et ferroviaire dont la gestion relève du Québec.

PARTENAIRES

Pour mener à bien sa mission et veiller à une organisation efficace et sécuritaire des systèmes et réseaux de transport au Québec, le Ministère doit compter sur l'appui, la collaboration et l'implication de partenaires des secteurs public et privé.

- Les partenaires publics,
  - les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC) et les communautés métropolitaines;
  - les autorités organisatrices de transport en commun :
    - l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
    - les organismes publics de transport (OPT);
    - les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) qui comprennent les régies intermunicipales de transport (RIT), les municipalités et les regroupements de municipalités et les conseils intermunicipaux de transport (CIT);

- les divers corps policiers;
- les autres ministères et organismes du gouvernement du Québec, dont le ministère de la Sécurité publique, la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Société des traversiers du Québec;
- les Conseils des communautés autochtones;
- les organismes publics de recherche et d'enseignement;
- le gouvernement canadien et les organismes relevant directement ou indirectement de sa compétence, comme Transports Canada, Environnement Canada (météo), les ports, les aéroports, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., etc.;
- les gouvernements des autres provinces et États.

- Les partenaires privés,
  - les entreprises de services de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire;
  - les entreprises de génie-conseil, de services professionnels, de construction et de grands travaux;
  - les associations de transport, les associations de transporteurs, les expéditeurs, les entrepreneurs et les automobilistes.

ÉVOLUTION DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Le ministère des Transports a produit, au mois de mars 2000, un plan stratégique présentant ses orientations et ses objectifs pour la période 2000-2003. L'adoption de la Loi sur l'administration publique et les nouvelles exigences des Secrétariats du Comité des priorités et du Conseil du trésor ont amené le Ministère à élaborer un nouveau plan stratégique pour la période de 2001-2004. Bien que le présent document s'inscrive dans la continuité du précédent, il répond plus adéquatement aux nouvelles obligations que sont l'amélioration des services à la population, la gestion axée sur les résultats et la reddition de comptes. De plus, les objectifs et les résultats visés ont été simplifiés afin d'offrir une vision d'ensemble articulée. Certains objectifs et certaines cibles ont été ajustés pour mieux prendre en compte les orientations gouvernementales, l'évolution des attentes de la population et les ressources disponibles. D'autres, qui ne paraissent plus dans le plan stratégique mais qui font maintenant partie des stratégies ou des moyens pour atteindre des objectifs globaux, seront pris en considération dans le Rapport annuel de gestion. En somme, le Ministère a poursuivi l'exercice de planification stratégique amorcé l'année dernière.

PRINCIPALES RÉALISATIONS DE L'ANNÉE

Au cours des derniers mois, le Ministère a entrepris plusieurs actions et des progrès significatifs ont été réalisés, notamment en ce qui a trait aux questions suivantes :

- **Les investissements sur le réseau routier**. Au cours de l'année 2000-2001, le Ministère a investi près de 705 millions de dollars pour la réalisation de divers travaux routiers. Ces travaux contribuent à maintenir l'état des chaussées et des structures et à optimiser leur durée de vie utile. Ils visent également à améliorer la sécurité des infrastructures routières et à augmenter la capacité de certains axes pour réduire la congestion et mieux desservir toutes les régions du Québec.
- **La révision des normes d'entretien d'hiver**, qui a permis, entre autres choses, d'allonger la période durant laquelle les véhicules et les matériaux nécessaires au déneigement et au déglaçage du réseau routier sont tous disponibles. Ces nouvelles normes ont été inscrites dans les contrats passés avec les entrepreneurs. Les deux tiers des contrats ont été renouvelés avec ces normes et le dernier tiers le sera au cours de l'année 2001.
- **Le virage à droite sur feu rouge**. Au terme des travaux d'une commission parlementaire ayant permis à plusieurs organismes d'exposer leurs préoccupations sur la question et à la suite d'un sondage où la population a également pu s'exprimer, la décision d'évaluer la mise en application du virage à droite sur feu rouge a été prise l'an dernier. Ainsi, depuis le 15 janvier 2001, un projet pilote d'une durée d'un an est expérimenté dans 26 municipalités situées en Abitibi-Témiscamingue, au Centre-du-Québec, dans Lanaudière, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et en Outaouais.
- **La révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté**. En décembre 2000, le Ministère a produit un document de consultation où il propose une réorganisation et une extension des services. Il a effectué des consultations avec les principaux partenaires en février 2001, et il les complétera avec les autres ministères et organismes publics au cours de l'année.
- **La mise en œuvre des recommandations de la Table de concertation gouvernement – industrie sur la sécurité des véhicules lourds**, qui prévoit des mesures coercitives, incitatives et éducatives pour l'amélioration de la sécurité routière. Mentionnons, à titre d'exemple, la campagne d'information sur les angles morts des véhicules lourds, l'application de diverses technologies pour combattre les excès de vitesse, comme le cinémomètre et les systèmes embarqués (appelés aussi « boîtes noires »), une étude sur les causes d'accidents et la création d'outils pour accroître la compétence des conducteurs.
- **Une entente de principe visant à harmoniser certaines normes de charges et de dimensions** conclue entre les ministres des Transports du Québec et de l'Ontario le 30 août 2000. Cette entente est entrée en vigueur le 1er janvier 2001. Elle facilitera la circulation de certains types de camions-remorques d'une province à l'autre.

- **Le Programme d'aide aux infrastructures ferroviaires**, en vigueur depuis le 4 avril 2000. Le gouvernement du Québec a consenti une aide financière de 19,5 millions de dollars jusqu'en 2004 pour la réhabilitation et la restructuration des lignes ferroviaires secondaires ainsi que la construction de centres de transbordement et d'embranchements industriels, dans le but de faciliter la complémentarité des modes de transport.
- **La création du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général**, rendue possible par la loi modifiant la Loi sur les transports, adoptée le 16 juin 2000. Ce forum regroupe des représentants des donneurs d'ouvrage et des routiers et vise, entre autres, l'adoption d'un contrat type par ces parties. Le forum pourrait également mettre en place des mécanismes d'arbitrage pour régler rapidement les litiges entre les parties et aider à solutionner les problèmes ponctuels de l'industrie.
- **La Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport**, qui a été adoptée en décembre 2000. Cette loi permettra au Québec de mettre au point une nouvelle approche en matière de construction et de gestion à long terme d'infrastructures de transport, comme prévu dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Elle favorise la participation financière des entreprises à la réalisation des travaux et autorise la perception de droits d'utilisation des infrastructures.
- **L'élaboration de la Politique québécoise des transports** de même que **la définition d'un réseau stratégique de transport au Québec**. Une vaste consultation interministérielle a été menée en mai et juin derniers. L'intégration des suggestions et des différents commentaires est actuellement terminée. Les versions finales de la politique et du réseau stratégique seront présentées au gouvernement au cours de l'année 2001.
- **Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal**, qui a été adopté par le gouvernement à la fin de mars 2000 et présenté à la population par le Premier ministre et le ministre des Transports le 11 avril 2000. Axé sur des interventions prioritaires réparties sur dix ans, le plan propose des actions complémentaires, comme l'amélioration des services de transport en commun, des interventions sur les infrastructures routières ainsi qu'un plan d'investissement conjoint avec la Ville de Montréal sur des artères majeures de la municipalité.
- **Le Plan de l'agglomération de la Capitale nationale du Québec**, qui a été adopté par le gouvernement à la fin de mars 2000 et rendu public par le ministre des Transports et le ministre délégué aux Transports au début d'avril 2000. Le plan propose une série de mesures adaptées à la réalité urbaine de la Capitale pour relever les défis des dix prochaines années. Pour atteindre les résultats escomptés, des axes d'intervention ont été privilégiés, soit : gérer la croissance de la demande en transport; faciliter l'accès à la Capitale, tout en assurant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation; assurer la fonctionnalité et le développement des activités maritime, aérienne et ferroviaire; améliorer la qualité de vie de la population.

- **L'élaboration de la Politique de transport maritime**, où on a aussi franchi des étapes importantes, dont: la diffusion d'un document de consultation en mai 2000; des consultations auprès de 60 intervenants majeurs et de 11 experts en transport maritime durant l'été; la réception et l'analyse de 28 mémoires déposés au Ministère. Les stratégies de mise en œuvre de la politique en transport maritime seront discutées avec les principaux acteurs du secteur lors d'un forum, au printemps 2001. Un projet de politique sera soumis au gouvernement au cours de l'année 2001.
- **La Loi interdisant l'affichage le long de certaines voies de circulation**, qui a été adoptée et sanctionnée le 20 décembre 2000. Pour la sécurité des usagers de la route, cette loi régit l'installation des panneaux publicitaires, notamment le long des voies rapides en milieu urbain, aux échangeurs autoroutiers, aux intersections, dans les zones scolaires et les courbes prononcées. Cette loi constitue la première étape de la révision globale de la Loi sur la publicité le long des routes.

Cette énumération ne rend certes pas compte de manière exhaustive de tout le travail accompli par le Ministère et son personnel au cours de l'année. Rappelons que la nouvelle Loi sur l'administration publique prévoit que le bilan détaillé des réalisations du Ministère et le suivi des indicateurs feront dorénavant partie du Rapport annuel de gestion.

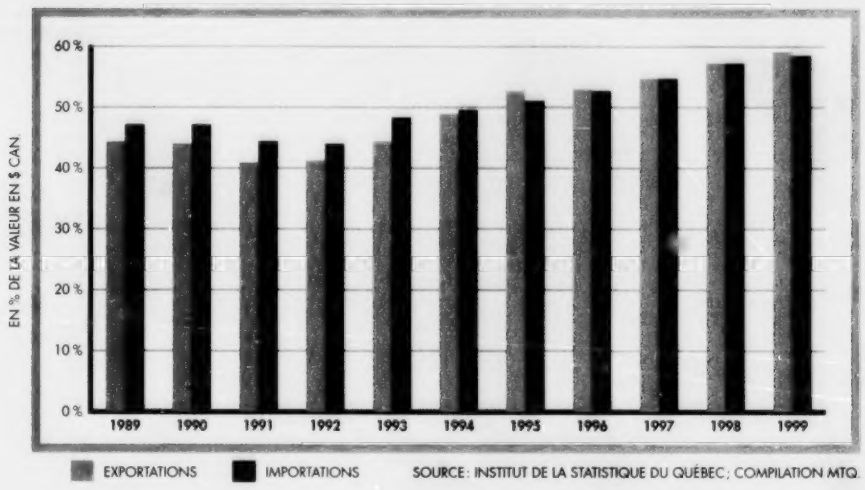
LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Le développement économique du Québec est largement tributaire de son commerce extérieur. En 1999, les exportations de biens et services du Québec s'élevaient à 121,4 milliards de dollars, alors que les importations atteignaient 120,1 milliards de dollars, ce qui correspond à un peu plus de 58 % du PIB (figure 1).

Figure 1

PART DU COMMERCE EXTÉRIEUR DANS LE PIB DU QUÉBEC DE 1989 À 1999

(AU PRIX DU MARCHÉ)



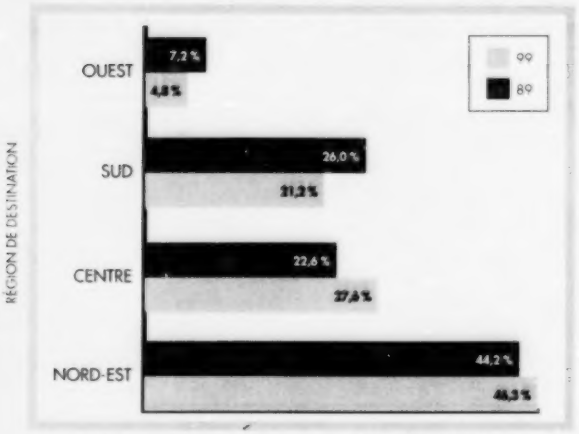
Le commerce international a connu un rythme de croissance plus rapide que le commerce interprovincial. En 1999, les exportations vers les autres pays représentaient 65,4 % du total des exportations, comparativement à 47,1 % en 1989. On observe une tendance similaire pour les importations.

Stimulées par les accords de libre-échange et la faible valeur de la devise canadienne, les exportations de biens vers les États-Unis ont représenté à elles seules 85 % de la valeur des exportations internationales de biens en 1999.

Le commerce extérieur est géographiquement très concentré, environ 90 % des exportations de biens s'effectuant vers le reste de l'Amérique du Nord. L'Ontario représentait 59 % des exportations et 72 % des importations interprovinciales de biens en 1998 et les États du Nord-Est américain respectivement 44,2 % et 34,3 % par rapport à l'ensemble des échanges commerciaux avec les États-Unis en 1999 (figures 2 et 3).

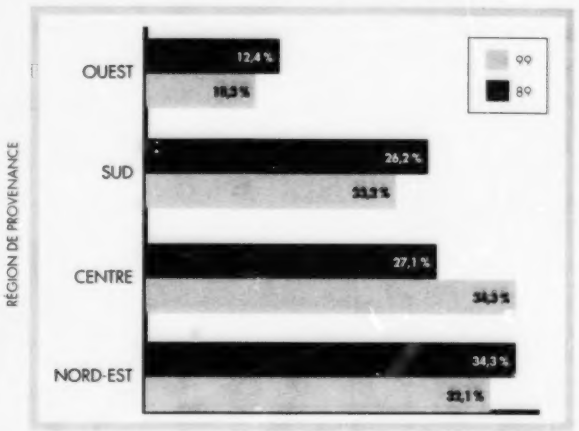
Figures 2 et 3

EXPORTATIONS DE BIENS VERS LES ÉTATS-UNIS
(en % de la valeur en $ can.)



SOURCE : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC ; COMPILATION MTQ

IMPORTATIONS DE BIENS DES ÉTATS-UNIS
(en % de la valeur en $ can.)

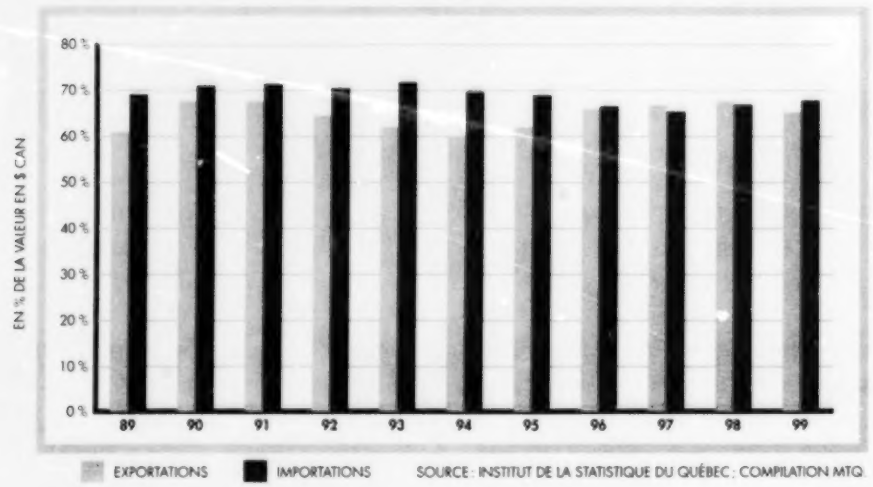


SOURCE : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC ; COMPILATION MTQ

Le camionnage demeure le mode de transport privilégié pour les échanges de biens avec le reste de l'Amérique du Nord. La prépondérance de ce mode de transport dans nos échanges commerciaux avec le reste du continent est très nette : entre 60 % et 70 % des échanges effectués avec les États-Unis durant la période de 1989 à 1999 ont été faits par camion (figure 4).

Figure 4

PART DES ÉCHANGES DE BIENS EFFECTUÉS PAR CAMIONNAGE
QUÉBEC - ÉTATS-UNIS, 1989-1999



SOURCE : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC ; COMPILATION MTQ

Les infrastructures et systèmes de transport servant à soutenir le commerce extérieur du Québec, notamment le commerce Nord-Sud, prennent donc une importance accrue. La complémentarité des modes routier, maritime, aérien et ferroviaire constitue aussi un objectif important.

La globalisation des marchés accroît la concurrence et amène les entreprises à rationaliser leur production, leur processus d'approvisionnement et de distribution. Elles exigent désormais des services de transport plus rapides, souples et fiables. Même si ces caractéristiques favorisent l'industrie du camionnage, celle-ci doit s'adapter, être plus flexible et innover, notamment sur le plan des technologies de l'information, pour rester concurrentielle. Au Québec, cette industrie doit se transformer non seulement pour mieux répondre aux besoins des expéditeurs, mais aussi pour maintenir sa part de marché parmi les transporteurs ontariens, canadiens et américains. Pour y parvenir, elle devra adopter des technologies compatibles avec celles qui sont utilisées sur le reste du continent, comme les systèmes de transport intelligents, en vue de mieux se positionner dans les grands corridors de commerce nord-américains.

Les besoins des expéditeurs sont très différents d'une région à l'autre. Ces disparités régionales reposent en grande partie sur la nature des marchandises expédiées. Ainsi, les « régions de ressources ou périphériques » se caractérisent par un secteur primaire reposant sur les produits de la forêt et des mines ainsi que par un secteur manufacturier de première transformation (pâtes et papiers, bois d'œuvre et aluminium). Leur production étant en grande partie acheminée à l'extérieur, ces régions sont tributaires de l'accessibilité et de la qualité des axes de transport. Le transport des matières pondéreuses s'effectue principalement par chemin de fer et par bateau, alors qu'une part importante des produits forestiers est transportée par camion.

Par contre, les régions centrales ont une économie beaucoup plus diversifiée. Leur secteur primaire est basé surtout sur l'agriculture, alors que le secteur manufacturier s'appuie principalement sur des entreprises de faible et de moyenne technologie ainsi que sur la présence d'entreprises de transformation liées aux ressources.

Enfin, la grande région de Montréal se caractérise par une diversification de son économie, par une meilleure accessibilité aux marchés extérieurs et par la présence d'un grand nombre d'entreprises de haute technologie.

Ces caractéristiques de l'économie des régions font que les réseaux de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire sont sollicités différemment d'une région à l'autre. Cependant, les coûts de transport, le délai de livraison et la destination influencent la sélection du ou des réseaux utilisés.

Notre réseau d'infrastructures de transport est parvenu à maturité. Construit principalement dans les années 60 et 70, le réseau routier a contribué à augmenter la productivité de l'économie québécoise. Il nécessite maintenant des travaux de réfection et d'entretien plus fréquents et plus coûteux. Actuellement, nos infrastructures routières sont dans l'ensemble de qualité moindre que celles des États voisins. Le gouvernement fédéral américain a déjà prévu des investissements majeurs sur le réseau routier américain pour les prochaines années. Dans une économie ouverte et très

dépendante des échanges commerciaux continentaux et internationaux, la qualité de nos infrastructures de transport est déterminante pour soutenir le développement de notre économie.

Les infrastructures et les équipements de transport en commun vieillissent également. Les premières lignes du métro de Montréal ont déjà 35 ans. Des rénovations ont déjà été effectuées en vue de prolonger la durée de vie des infrastructures et de l'équipement. Cependant, le Ministère doit déjà envisager le remplacement de certains de ces équipements, qui devra s'effectuer à partir de 2006. De même, l'âge du parc d'autobus urbains a légèrement dépassé la durée de vie utile de 16 ans; ce dernier devrait donc être renouvelé.

Les infrastructures ferroviaires souffrent également de déficiences. La rationalisation du réseau ferroviaire canadien a entraîné l'abandon de certaines lignes pendant que d'autres, souvent dégradées et vieillissantes, étaient cédées sans véritable soutien à leur prise en charge. Cette démarche des grandes compagnies de chemin de fer a des conséquences non seulement sur le développement économique des régions du Québec, mais également sur la quantité de marchandises transportées par camion, qui a évidemment augmenté. Ce recours plus fréquent au camionnage augmente le trafic routier, a une incidence négative sur la sécurité, entraîne une accélération de la détérioration du réseau routier et contribue à l'augmentation des gaz à effet de serre.

L'importante réforme de Transports Canada modifie l'organisation des systèmes de transport maritime et aérien au Québec. Le gouvernement fédéral se retire des opérations pour centrer son action sur les politiques, la sécurité et la protection de l'environnement. Le retrait du gouvernement fédéral du soutien aux infrastructures maritimes et aériennes à vocation locale et leur transfert aux autorités locales obligent le gouvernement du Québec à revoir ses interventions dans ces domaines. Le Québec doit donc ajuster son approche pour tenir compte de ce transfert, des besoins d'harmonisation des normes et politiques et poursuivre la défense de ses intérêts propres.

[redacted]

Certains facteurs sociodémographiques, tels que la croissance de la population et des emplois, la distribution de ces deux derniers sur le territoire ainsi que l'évolution de la structure d'âge, ont contribué à modifier ainsi qu'à accroître globalement la demande en transport. La présence accrue des femmes et l'entrée tardive des jeunes sur le marché du travail ont aussi des répercussions significatives sur la demande en transport.

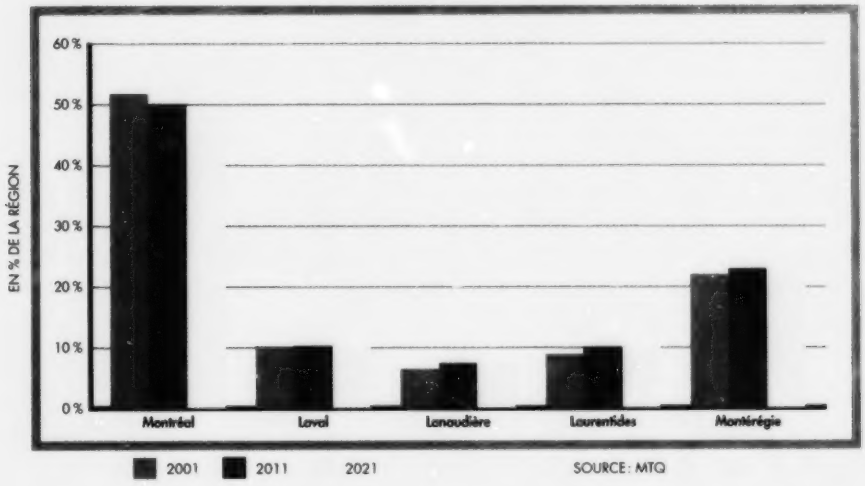
Au cours des vingt prochaines années, on estime que le Québec connaîtra un accroissement modeste de sa population, soit d'environ 5 % d'ici à 2021. Les conséquences sur la demande en infrastructures de transport seront minimes dans l'ensemble des régions du Québec, sauf dans les grandes agglomérations. La grande région de Montréal s'accaparera bien sûr la part du lion de cette croissance démographique, surtout au profit de la couronne nord. La part relative des

régions de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie dans la composition de la population de la région métropolitaine continuera de croître, celle de Laval restera stable alors que celle de l'île de Montréal fléchira légèrement (figure 5).

Figure 5

POPULATION DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

Part des régions administratives



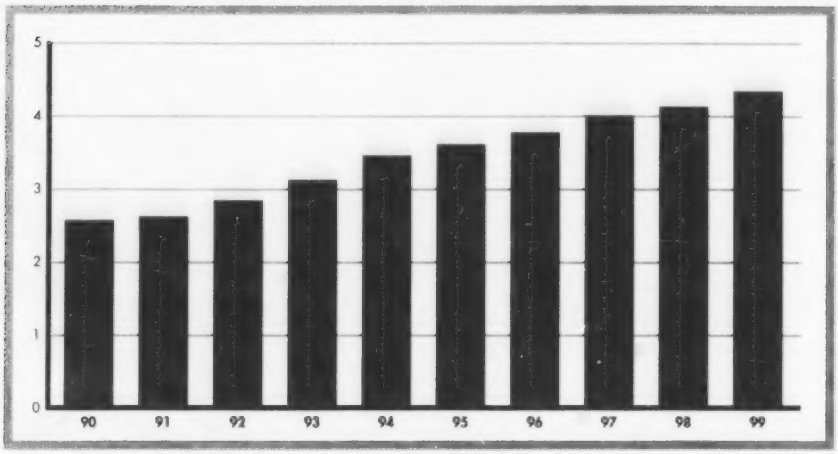
Selon les dernières tendances observées, la répartition régionale des emplois se traduira par une part plus faible pour l'île de Montréal au profit des autres sous-régions de la région métropolitaine. Cet étalement urbain, combiné au déplacement des emplois, entraînera un accroissement plus marqué des déplacements dans les couronnes (augmentation de la congestion et, par conséquent, du temps de déplacement), plus particulièrement dans la couronne nord.

Le vieillissement de la population aura des répercussions directes sur les services de transport des grandes agglomérations. On aura moins de déplacements pour les études, car il y aura moins de jeunes. L'augmentation rapide de la population du troisième âge et le retrait de la vie active des baby boomers auront pour effet de ralentir l'augmentation des déplacements pour le travail aux heures de pointe. Cette population étant fortement motorisée, ses déplacements s'effectueront principalement en voiture, après l'heure de pointe du matin. Il faut donc s'attendre à la poursuite du déclin relatif du transport en commun en milieu urbain, amorcé dans les années 70, principalement en raison de l'accès accru à l'automobile, de la diminution de la clientèle traditionnelle et de l'étalement urbain. Le vieillissement de la population et la réinsertion sociale des personnes handicapées auront pour effet de maintenir la croissance de la demande pour le transport adapté (figure 6).

Figure 6

TRANSPORT ADAPTÉ

Achalandage annuel – millions de déplacements



SOURCES : RAPPORTS D'EXPLOITATION DES ORGANISMES; COMPILATION MTQ

L'organisation des services de transport en commun, adapté et par taxi devra être beaucoup plus flexible et mieux intégrée afin de s'ajuster à l'évolution des besoins liés au vieillissement de la population, à l'intégration des personnes handicapées, au virage ambulatoire, au développement des banlieues ainsi qu'à la réforme municipale. Les équipements et les infrastructures de ces types de transport devront être conçus pour permettre une plus grande accessibilité et offrir un environnement sécuritaire et sans obstacle à ces clientèles. Quant à l'industrie du taxi, elle s'adapte difficilement à ces nouveaux besoins exprimés par la population. La Loi sur les services par taxi est jugée trop contraignante au regard notamment des limites territoriales, du nombre restreint de permis par agglomération et de l'obligation d'obtenir des permis pour certains services spécialisés.

Les déplacements interurbains par autocar ont diminué. En 1998, on ne transportait plus que 4 millions de voyageurs, alors qu'en 1970 les services interurbains en transportaient 12 millions. Ce déclin est attribuable en partie à un changement dans la structure d'âge de la population et à la très faible augmentation démographique, voire à la régression dans certains cas, dans les régions périphériques. Puisque la croissance de la population se fera au profit des villes-centres et au détriment des régions périphériques, le potentiel de développement des services réguliers de transport par autocar s'en trouvera de beaucoup diminué en dehors des lignes express entre les grands centres.

Globalement, les déplacements continueront de croître sur le réseau routier au cours des prochaines années, et il est prévu que le nombre de kilomètres parcourus augmentera de 1,2 % annuellement. La répartition régionale de cette croissance sera variable, mais la région métropolitaine connaîtra une augmentation plus importante que les autres régions. Cette tendance pourra entraîner des interventions dans certains cas, par exemple pour compléter certains tronçons du réseau routier actuel, sans toutefois que soient négligées les mesures de gestion de la demande.

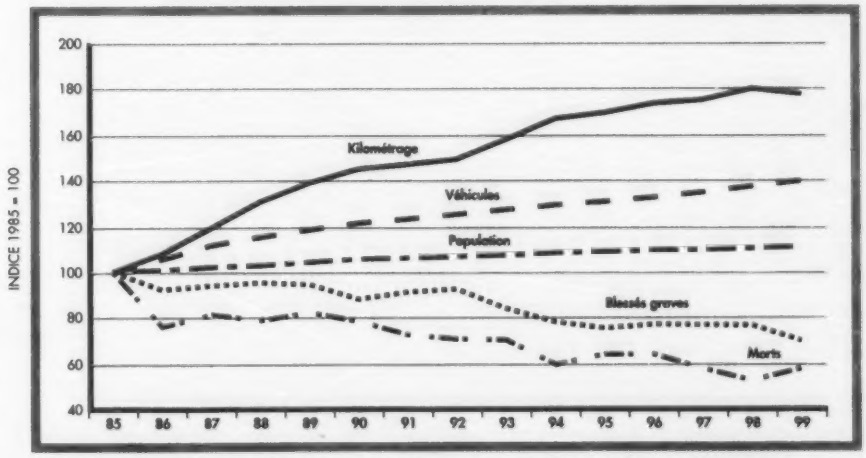
Au Québec, les morts attribuables aux accidents routiers pour la période 1995-1998 représentent en moyenne 96,6% des morts dus aux accidents dans les transports. Pour cette même période, les pourcentages de morts dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire s'élèvent respectivement à 1,3%, 0,5% et 1,6%.

Comme le Québec a pleine compétence sur le réseau routier de son territoire, le Ministère agit de concert avec ses partenaires pour améliorer la situation. Quant aux autres modes de transport, même si la réglementation relative à leur sécurité est davantage de la responsabilité du gouvernement fédéral, elle demeure une préoccupation importante pour le Ministère, compte tenu de l'ampleur des conséquences des accidents qui peuvent y survenir.

Au cours des 15 dernières années, le nombre de morts sur les routes a chuté de 42,1%, alors que le parc de véhicules et la distance parcourue augmentaient respectivement de 39,6% et de 77,5% (figure 7). **L'amélioration de la sécurité sur les routes est manifeste compte tenu de l'augmentation de tous les déplacements.** Ce progrès a été réalisé grâce à la collaboration de tous les organismes privés et publics concernés par la sécurité sur les routes.

Figure 7

MORTS, BLESSÉS GRAVES ET AUTRES DONNÉES
ÉVOLUTION POUR LE QUÉBEC DE 1985 À 1999



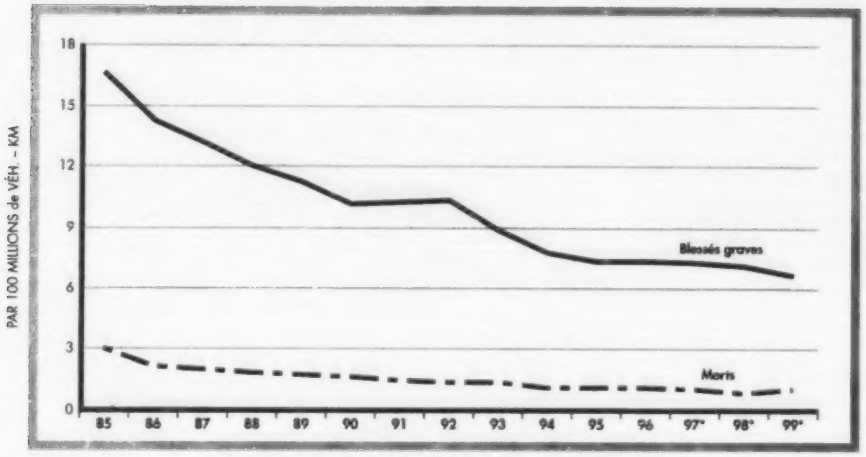
SOURCES: SAAQ, BILAN STATISTIQUE ET DRAG-2; INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC; COMPILATION MTQ.
Kilométrage 1997-1999 et population 1999: données provisoires. Morts et blessés graves, hors réseau inclus.

Cette évolution se traduit également par une diminution des taux de mortalité et de blessés graves par 100 millions de kilomètres parcourus. De 1985 à 1999, le taux de mortalité pour toutes les catégories de véhicules est passé de 3,0 à 1,0 et le taux de blessés graves de 16,6 à 6,6 (figure 8).

Figure 8

ÉVOLUTION DES TAUX DE MORTALITÉ ET DE BLESSÉS GRAVES POUR TOUS LES VÉHICULES DE 1985 À 1999

Selon la distance parcourue (hors réseau inclus)



*Provisoire

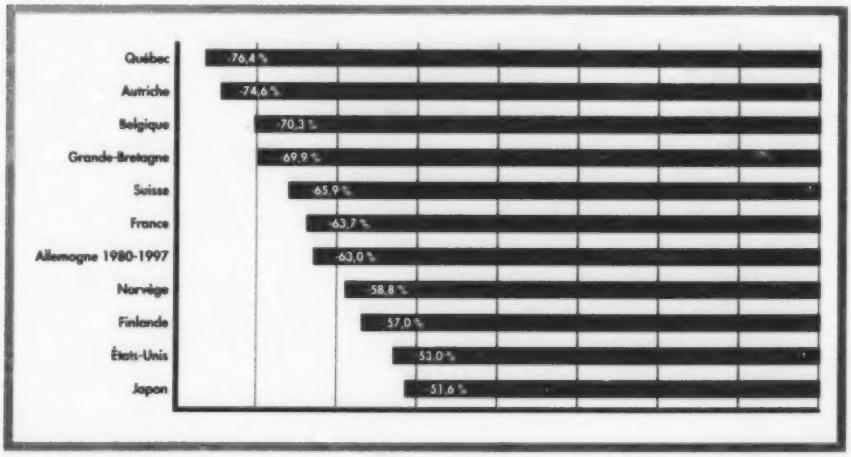
SOURCES : SAAQ, BILAN STATISTIQUE ET DRAG-2 ; COMPILATION MTQ.

Les progrès réalisés au Québec au cours des dernières décennies se comparent avantageusement à ceux qui ont été réalisés dans les pays industrialisés, comme le montre la figure 9.

Figure 9

VARIATION DES TAUX DE MORTALITÉ DE 1978 À 1997

Quelques États industrialisés



SOURCES : IRTAD ET SAAQ

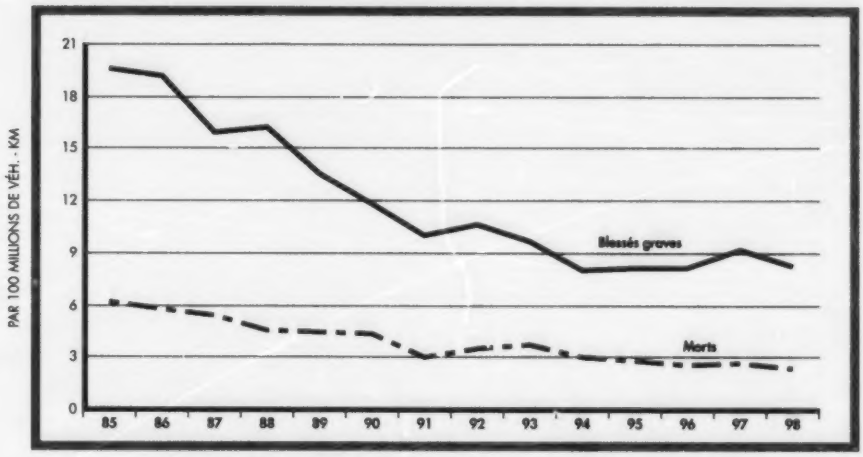
La circulation des camions lourds est toujours perçue comme une cause d'insécurité par les usagers de la route. Même si leur bilan routier s'est amélioré depuis 1985 (figure 10), il faut prendre en considération que leur implication dans un accident entraîne généralement des conséquences plus graves en raison de leur masse. En 1998, le taux de mortalité par 100 millions

de kilomètres parcourus dans les accidents impliquant un camion lourd était de 2,3, comparativement à 0,9 pour toutes les catégories de véhicules. Par conséquent, le taux de mortalité dans les accidents impliquant un camion lourd est 2,7 fois plus élevé que pour l'ensemble du parc de véhicules.

Figure 10

ÉVOLUTION DES TAUX DE MORTALITÉ ET DE BLESSÉS GRAVES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CAMIONS LOURDS* DE 1985 À 1998

Selon la distance parcourue (hors réseau inclus)



SOURCES: SAAQ, BILAN STATISTIQUE, COMPILATION MTQ ; MTQ, KILOMÉTRAGE CAMIONS LOURDS.

*>=3000 kg et tracteurs

Pour le Ministère, cette constatation demeure une préoccupation importante, surtout dans le contexte de la déréglementation et de l'ouverture des marchés. D'ailleurs, depuis juin 1998, la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds permet d'intervenir plus efficacement auprès des personnes et des entreprises qui ne respectent pas les normes de sécurité et de protection du réseau routier.

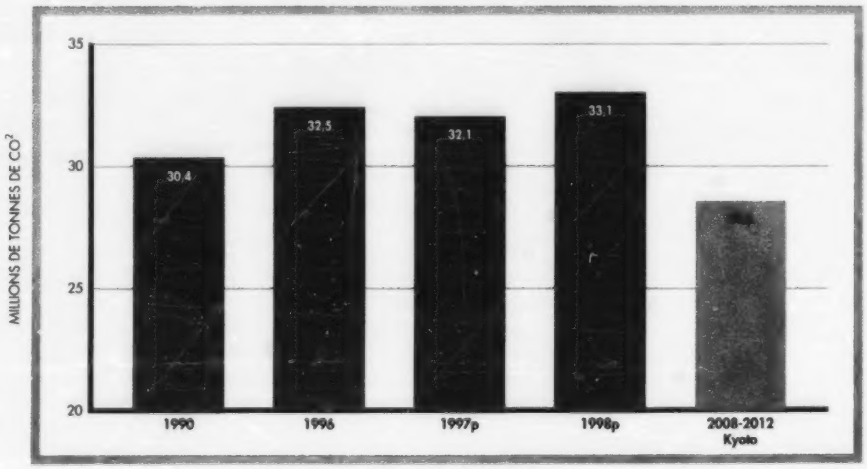
Le Ministère est aussi préoccupé par la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers des différents véhicules hors route. Au cours de la période 1995-1999, le nombre moyen de morts chez les piétons a chuté de 16 % et le nombre de blessés graves de 21 % par rapport à la période 1990-1994. De même, le bilan pour les cyclistes pour la même période indique une baisse moyenne de 26 % des morts et de 27 % des blessés graves. Signalons que ces accidents sont des phénomènes principalement urbains et que les jeunes constituent le principal groupe à risque. Quant aux usagers des véhicules hors route, le taux de mortalité pour la période 1990-1999 est passé de 2,51 à 1,55 par 10 000 véhicules. Malgré ces améliorations, il importe de rester vigilant et de s'assurer que les activités liées au transport se pratiquent toujours de façon sécuritaire.

LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

La plupart des activités humaines produisent des gaz à effet de serre (GES), de l'extraction des ressources à l'élimination des déchets en passant par la production et l'utilisation d'énergie, la production manufacturière, l'agriculture et le transport. La quantité d'émissions d'un pays dépend d'abord de son niveau d'activité économique, mais aussi de facteurs tels que le type d'énergie produite ou utilisée et l'efficacité avec laquelle elle est consommée. L'augmentation des gaz à effet de serre risque de rompre l'équilibre actuel du système climatique planétaire. C'est pourquoi tous les pays sont interpellés par les problèmes environnementaux causés par les émissions de GES. Ces problèmes ont fait l'objet d'engagements par les gouvernements nationaux et les organisations internationales, notamment lors de la rencontre de Kyoto portant sur les émissions de gaz à effet de serre. Les gouvernements sont par conséquent appelés à adopter des plans d'action conjoints comportant des objectifs mesurables, qui tiennent compte des interactions entre l'environnement et les activités socioéconomiques à l'échelle planétaire.

Au Canada et au Québec, de nombreux travaux ont été menés afin de préciser les cibles à atteindre ainsi que la contribution de chaque secteur d'activité. **L'engagement gouvernemental en conformité avec le protocole de Kyoto, vise pour la période 2008-2012, une diminution de 6% des GES par rapport à 1990 (figure 11)**, et ce, malgré le fait que les accords internationaux n'ont pas été ratifiés par certains États, dont le Canada.

Figure 11
ÉMISSIONS DE GES LIÉS AU TRANSPORT – ÉQ. CO^2

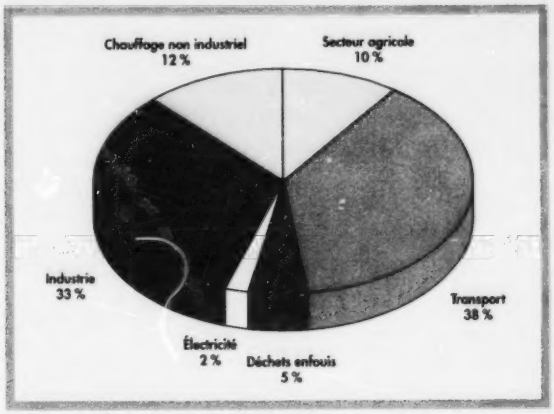


P: provisoire

SOURCE: MENV, JANVIER 2001

Au Québec, les transports s'avèrent de grands consommateurs d'énergie : ils sont responsables de l'émission de 38 % des gaz à effet de serre (figure 12). En l'absence de nouvelles interventions pour réduire les gaz à effet de serre, le ministère des Ressources naturelles du Québec prévoit qu'en 2010 les émissions québécoises seraient de 17 % supérieures à leur niveau de 1990. Une bonne partie des augmentations résulterait de la poursuite de la croissance de la consommation d'énergie dans le secteur des transports, notamment pour le camionnage.

Figure 12
SOURCES DES ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC EN 1998



SOURCE : MENV

La mise en œuvre de mesures pour atteindre les objectifs fixés à Kyoto aura d'importantes répercussions sur l'organisation et le fonctionnement des transports au Québec et exigera un effort concerté de la part des différents ministères et de toute la population. L'étalement urbain est un facteur qui contribue directement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Le Ministère se soucie des répercussions possibles de ses interventions sur l'étalement urbain. À cet égard, les plans de transport des grandes agglomérations visent à favoriser l'intégration des transports à l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, les transports sont aussi une source importante de bruit, de pollution de l'air, de l'eau et du sol. À cet égard, Environnement Canada a publié en août dernier une étude sur la toxicité des sels de voirie. Le Ministère utilise de grandes quantités de sels de voirie pour assurer la mobilité et la sécurité sur les routes en hiver. Or, en plus d'être une source de pollution pour l'environnement, ces sels provoquent une détérioration de certaines infrastructures routières. Toutefois, il n'y a pas de substitut économique à l'utilisation des sels de voirie.

Les transports ont aussi un effet important sur le milieu et la qualité de vie. La présence d'infrastructures autoroutières, particulièrement en milieu urbain, augmente la pollution par le bruit. De même, les infrastructures constituent souvent des obstacles difficiles à franchir et des atteintes à la qualité du paysage, ce qui diminue la capacité de mise en valeur du milieu de vie.

Au cours des dernières années, guidés par une conjoncture budgétaire difficile et par l'objectif d'améliorer les conditions économiques et la qualité de vie de leurs citoyens, la plupart des gouvernements des pays développés ont modifié leur action et leur façon d'intervenir. Ils ont redéfini leur rôle à l'égard de la population, des entreprises et de la livraison des services. Le Québec s'est inscrit dans ce courant et ajuste aussi progressivement ses façons de faire.

La capacité organisationnelle

Le Ministère a toujours démontré par le passé sa capacité à s'adapter à un environnement en perpétuel changement. Malgré une diminution de 470 employés en cinq ans, il a su préserver l'expertise jugée essentielle. Grâce au recours à la sous-traitance, il a été en mesure de maintenir la qualité de ses interventions et d'offrir à la population des services de plus en plus diversifiés. Cette expertise et cette capacité d'intervention se sont clairement manifestées lors des inondations au Saguenay en 1996 et de la crise du verglas en 1998. Le Ministère a alors démontré sa capacité de réagir rapidement pour gérer efficacement des crises majeures.

Afin de mieux servir sa clientèle, le Ministère a mis en place plusieurs mesures pour informer les utilisateurs des routes et faciliter leurs déplacements. L'information véhiculée a été améliorée par des services comme Info-travaux, l'état des routes et des panneaux à message variables. Pendant les travaux, il met en place des mesures pour atténuer le plus possible les effets négatifs sur la circulation.

La gestion d'un réseau routier vieillissant constitue un défi de taille. Préserver le patrimoine routier a été et demeure l'objectif principal du Ministère. Pour lui permettre d'y parvenir, le gouvernement a créé en 1996, malgré la conjoncture budgétaire difficile, un fonds spécial pour la réalisation de travaux routiers, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR). Depuis la création de ce fonds, les sommes dépensées pour la réfection et l'amélioration des axes routiers ont crû régulièrement, passant de 445 millions de dollars en 1996 à 705 millions de dollars pour l'exercice 2000-2001. De plus, au cours des prochaines années, des investissements sont également prévus pour améliorer le réseau routier, notamment dans la région de Montréal. Tel qu'il a été annoncé en avril 2000, il est prévu que la mise en œuvre du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal impliquera à cet égard des investissements additionnels de 1,4 milliard de dollars pour des interventions sur le réseau routier jusqu'en 2010. Il doit donc maintenir un effort soutenu et continu pour y parvenir tout en continuant d'innover. À cet égard, pour offrir des systèmes de transport plus efficaces à la population et aux entreprises, il s'est doté de nouveaux outils plus performants pour la planification à long terme, notamment en ce qui a trait à la gestion des chaussées et des structures. Ses normes de conception, de construction et d'entretien ont évolué pour intégrer des pratiques reconnues dans le milieu.

Pour contrer la congestion croissante dans la région de Montréal, il mettra en œuvre, jusqu'en 2010, toute une série de mesures intégrées qui ont été annoncées dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Il comprend des investissements additionnels de 1,1 milliard de dollars pour l'amélioration et le renouvellement d'infrastructures et d'équipements de transport en commun qui arrivent au terme de leur vie utile. Celui-ci prévoit aussi de nouvelles façons de faire pour le Ministère, comme des partenariats avec le secteur privé pour accélérer la construction de nouvelles infrastructures. Ce type d'association a été rendu possible par l'adoption récente de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Récemment, il a réaffecté une partie de ses ressources de façon à développer davantage les secteurs maritime, aérien et ferroviaire. Il sera ainsi mieux en mesure de répondre aux préoccupations des régions, notamment des régions de ressources, à la suite du retrait du gouvernement fédéral de la gestion de ces infrastructures et de proposer des solutions de rechange intéressantes à la route pour le transport des marchandises sur tout le territoire du Québec.

Le Ministère travaille de plus en plus étroitement avec différents organismes publics et privés pour améliorer la sécurité sur les routes au Québec. Il agit en concertation avec divers partenaires, comme la SAAQ et les représentants de l'industrie du camionnage, pour mettre en œuvre des actions mieux harmonisées. Ses propres actions se concrétisent surtout par des interventions ciblées pour corriger les infrastructures les plus problématiques.

Un nombre important de retraites étant encore prévues au cours des prochaines années, principalement du côté du personnel d'encadrement et des ouvriers, le Ministère a mis en place des mécanismes pour préserver son expertise par de l'embauche et de la formation.

Le Ministère met également en place des mécanismes pour être plus performant. Le renouvellement des effectifs, qui va aller en s'accélérant, lui permet d'acquérir de nouvelles compétences. Pour utiliser à meilleur escient les ressources qui sont mises à sa disposition et pour une meilleure planification de ses interventions, le Ministère prévoit l'introduction plus rapide de nouvelles technologies, dont la mise en place d'un système d'information de gestion intégrée.

Le ministère des Transports est soucieux d'être encore plus efficace et performant. La population et les entreprises du Québec doivent pouvoir compter sur des services de transport de qualité au moindre coût possible. À cet égard, le nouveau cadre de gestion gouvernementale amènera le Ministère à revoir sa gestion en adoptant une approche qui met l'accent sur les résultats plutôt que sur les moyens, et à être plus transparent. De nouvelles formes de partenariat d'expertise, de concertation et d'entreprise seront également adoptées afin de pouvoir mieux relever les défis, innover dans les façons de faire et générer des économies.

Les transferts de responsabilités entre les autorités fédérale, provinciale, régionale et locale modifieront la gestion des réseaux de transport. De même, le nouveau pacte fiscal et la réforme municipale auront une influence sur l'organisation des services de transport dans les grands centres urbains.

Pour le ministère des Transports, il s'agit là d'enjeux et de défis qui seront l'occasion de créer de nouvelles alliances, de favoriser la concertation et de nouveaux consensus avec la population, les intervenants et ses partenaires.

ORIENTATIONS, AXES D'INTERVENTION ET OBJECTIFS

Au cours des dernières années, le Ministère a entrepris une démarche de réflexion et de consultation à l'interne et auprès de ses clientèles et partenaires afin de préciser les enjeux et les nouveaux besoins qui influeront sur les systèmes de transport. Cet exercice l'a amené à revoir sa vision des transports, ses priorités d'intervention et a remis en cause ses façons de faire.

Au cours de l'année 2001, un document proposant une politique québécoise des transports sera soumis au gouvernement. Cette politique intégrera les principaux enjeux socioéconomiques, démographiques, technologiques, environnementaux, de sécurité et de financement auxquels est confrontée l'organisation des transports au Québec. Elle proposera une philosophie d'action et des grandes orientations gouvernementales qui, si elles sont retenues par le gouvernement, guideront les interventions ministérielles et celles de ses principaux partenaires au cours de la prochaine décennie.

Fort de cette démarche de réflexion et de consultation et par les défis posés, le Ministère retient, pour sa planification stratégique 2001-2004, trois grandes orientations :

- **Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec et de ses régions.**
- **Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés.**
- **Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population.**

ORIENTATION 1

DES SYSTÈMES DE TRANSPORT PLUS EFFICACES AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE DU QUÉBEC ET DE SES RÉGIONS

Les transports jouent un rôle essentiel dans le développement du Québec ainsi que dans l'amélioration de la qualité de vie de la population. La satisfaction des besoins en transport signifie une desserte adéquate des collectivités et des entreprises dans toutes les régions du Québec, ce qui implique, entre autres choses, une industrie du transport des marchandises compétitive et des transports collectifs offrant des services de qualité, sécuritaires et au meilleur coût possible. Des systèmes de transport efficaces supposent une planification adéquate et des interventions en transport intégrées et harmonisées avec le développement des régions et des grands centres urbains du Québec. Pour y parvenir, le Ministère privilégie pour les prochaines années trois axes d'intervention qui guideront ses actions en transport.

Le premier axe d'intervention vise à améliorer la compétitivité du Québec dans ses échanges commerciaux sur les marchés nord-américains et outre-mer. Le deuxième axe d'intervention propose une vision intégrée des transports en appui au développement des régions et confirme l'engagement du Ministère à assurer la mobilité régionale des personnes et des marchandises. Enfin, le troisième axe d'intervention touche les problèmes de transport liés au développement des grandes agglomérations du Québec.

1.1 AXE D'INTERVENTION NO 1 : FAVORISER LA COMPÉTITIVITÉ DU QUÉBEC PAR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT PLUS EFFICACES POUR ACCÉDER AUX MARCHÉS EXTÉRIEURS

Le Québec dépend pour son développement économique de sa capacité à commercer avec les marchés extérieurs. Il est géographiquement bien situé pour le commerce avec l'Ontario, les États du Nord-Est américain et les provinces maritimes. Cent millions de consommateurs potentiels se trouvent à moins de 1 000 km de Montréal. Le transport par camion est le mode le plus utilisé pour les échanges commerciaux entre le Québec et le reste de l'Amérique du Nord.

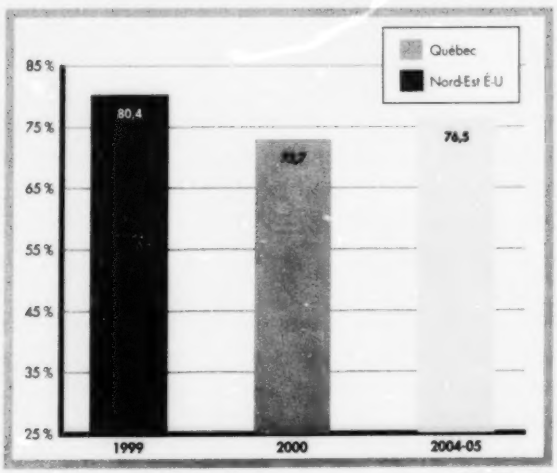
Les exportations représentent maintenant plus de 58 % du PIB du Québec. À cet égard, les coûts de transport, éléments importants du coût de production, vont souvent conditionner la compétitivité de nos produits sur les marchés. Pour demeurer concurrentielle, l'économie québécoise doit pouvoir compter sur des infrastructures efficaces pour les différents modes de transport.

Le Ministère entend faciliter l'accès des pôles économiques du Québec aux marchés extérieurs. Pour ce faire, il améliorera la qualité des infrastructures et des réseaux qui sont stratégiques pour le développement des échanges commerciaux entre les régions et les marchés étrangers. Il accroîtra l'efficacité du transport des marchandises en facilitant l'utilisation des différents modes de transport et en luttant contre la congestion. À cet égard, le Ministère mettra en œuvre les mesures prévues dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal pour réduire, à terme, la congestion sur les axes routiers stratégiques de cette région.

Pour atteindre ses objectifs dans la région de Montréal, le Ministère favorisera une plus grande participation du secteur privé dans la gestion et le financement de projets d'infrastructures de transport. Cela permettra le devancement ou l'accélération de projets majeurs très attendus, qui réduiront la congestion, faciliteront l'accès aux marchés extérieurs et contribueront au développement de notre économie. Une telle formule favorisera également l'émergence d'entreprises québécoises capables de réaliser en concession des projets d'infrastructures de transport partout dans le monde.

Objectifs	Indicateurs
1. Améliorer la qualité et le niveau de service du réseau stratégique québécois.	
Résultats visés :	
1.1 Réduire de moitié, d'ici 2005, l'écart actuel entre la qualité des routes du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et celle des routes du réseau stratégique des États du Nord-Est américain.	• Écart entre la qualité des chaussées des routes du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et celle des chaussées du réseau stratégique des États du Nord-Est américain. • Écart entre la qualité des structures des routes du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et celle des structures du réseau stratégique des États du Nord-Est américain.

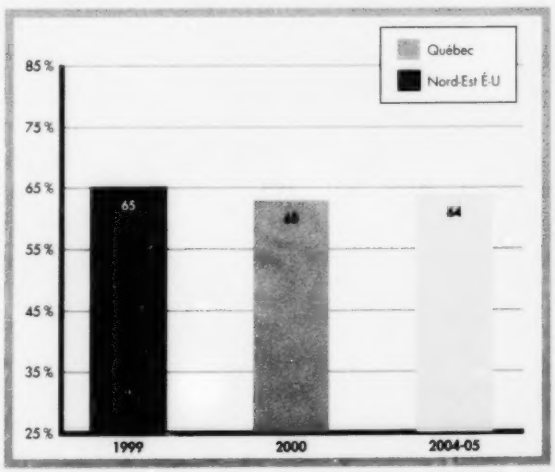
RÉSEAU ROUTIER STRATÉGIQUE*
% des chaussées (km) en bon état



*En soutien au commerce extérieur

SOURCE : MTQ

RÉSEAU ROUTIER STRATÉGIQUE*
% des structures en bon état



*En soutien au commerce extérieur

SOURCE : MTQ

Objectifs	Indicateurs
Résultats visés :	
1.2 Contribuer à réduire à terme la congestion sur les routes du réseau stratégique montréalais par la mise en œuvre du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal.*	• Indice de congestion dans la région de Montréal (en cours d'élaboration). • État d'avancement des travaux prévus au *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal.*
1.3 Accroître l'efficacité du transport des marchandises en favorisant l'intermodalité et l'utilisation des différents modes de transport, notamment par :	
• le maintien des lignes ferroviaires secondaires et par le soutien à des projets à caractère intermodal; • l'élaboration d'une politique de transport maritime avec les intervenants concernés; • la mise en œuvre, pour l'industrie du camionnage, de mesures d'harmonisation et de réciprocité avec les principaux partenaires économiques du Québec.	• Nombre de wagons circulant sur les voies ferrées réhabilitées grâce au *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire.* • Nombre de projets à caractère intermodal réalisés ou en cours de réalisation. • Dépôt d'une proposition de politique du transport maritime au gouvernement. • Nombre de mesures d'harmonisation et de réciprocité pour l'industrie du camionnage mises en œuvre.
1.4 Accélérer la construction de nouvelles infrastructures de transport dans la région de Montréal par la réalisation de deux projets de concession en partenariat avec le secteur privé.	• Nombre de projets de concession en partenariat avec le secteur privé réalisés ou en cours de réalisation.

1.2 AXE D'INTERVENTION NO 2 : APPUYER LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE DES RÉGIONS DU QUÉBEC

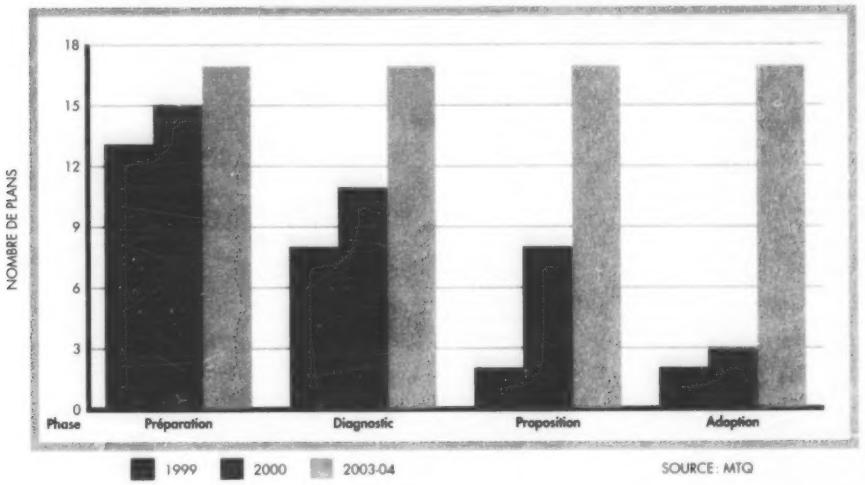
Le développement économique du Québec est lié au dynamisme de ses régions et est donc tributaire de systèmes de transport efficaces, bien adaptés et bien intégrés. Le Ministère veut partager avec ses partenaires une compréhension des enjeux et des perspectives d'organisation des transports des personnes et des marchandises par grands ensembles régionaux. La réalisation des plans de transport régionaux offre la possibilité aux différents groupes d'utilisateurs d'exprimer leurs besoins et d'influencer les choix de transport.

Le Ministère contribue au développement socioéconomique du Québec en assurant le maintien d'infrastructures de transport qui permettent une desserte efficace et qui répondent de façon sécuritaire aux besoins de mobilité de chacune des régions. L'entretien adéquat du réseau routier revêt à cet égard une importance primordiale. Le Ministère accorde également une grande importance aux initiatives des organismes des diverses régions visant à améliorer et à intégrer les services de transport collectif et adapté. Il voit également à ce que soit assurée la desserte maritime et aérienne des régions éloignées tout au long de l'année, avec une préoccupation plus grande pour les régions de ressources.

Son apport au développement économique des régions se traduit également par une implication financière dans la réalisation de projets qui sont de nature à stimuler l'industrie récréo-touristique locale, notamment l'aménagement de la Route verte. Cette implication revêt encore plus d'importance pour le développement touristique de certaines régions de ressources.

Objectifs	Indicateurs
2. Adapter les systèmes de transport et leurs niveaux de service afin de mieux soutenir le développement des régions.	
Résultats visés :	
2.1 Soutenir le développement des régions en ciblant les interventions prioritaires en transport par l'adoption de 14 plans de transport régionaux.	• Nombre de plans de transport régionaux adoptés.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PLANS DE TRANSPORT



SOURCE : MTQ

Objectifs

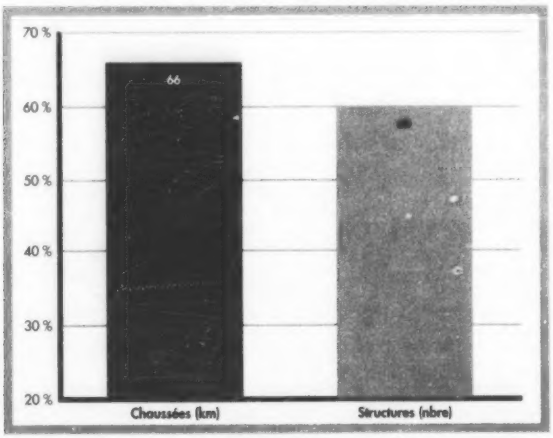
Indicateurs

Résultats visés :

2.2 Maintenir la qualité du réseau routier supérieur québécois, notamment par des interventions soutenues d'entretien curatif et préventif.

- Proportion des chaussées du réseau routier supérieur québécois en bon état.
- Proportion des structures du réseau routier supérieur québécois en bon état.

RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR QUÉBÉCOIS
% en bon état en 2000



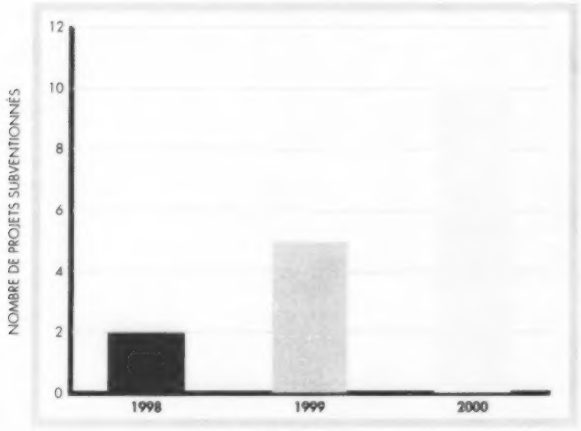
SOURCE : MTQ

Objectifs	Indicateurs

Résultats visés :

2.3 Maintenir un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres.	• Nombre de liaisons aériennes régulières entre les régions du Québec et Montréal et Québec.
2.4 Faciliter l'intégration des services de transport des personnes selon les particularités des régions.	• Nombre de projets régionaux de mise en commun des services de transport de personnes subventionnés.

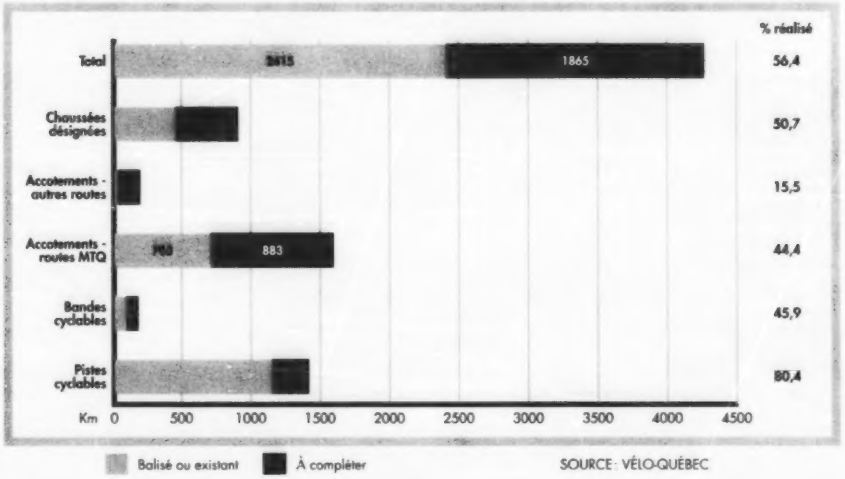
INTÉGRATION DU TRANSPORT DES PERSONNES
Projets subventionnés



SOURCE : MTQ

2.5 Contribuer au cyclotourisme dans les régions par un apport financier à l'aménagement de la Route verte, qui sera terminé en 2005.	• Pourcentage du circuit de la Route verte réalisé.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA ROUTE VERTE EN 2000
Selon le type d'aménagement



1.3 AXE D'INTERVENTION NO 3 : ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DANS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS

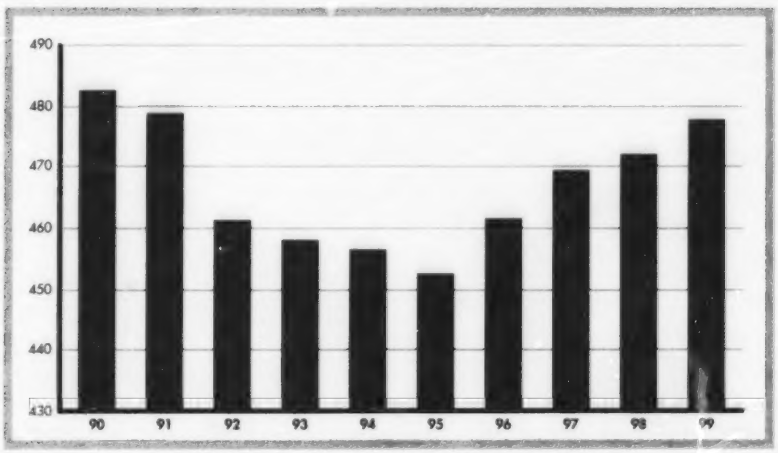
Au Québec, les six grandes régions métropolitaines regroupent 66 % de la population et 68 % des emplois. Les perspectives de croissance démographique indiquent que cette situation se maintiendra. Les conséquences sont connues : étalement urbain, accroissement de l'utilisation de l'automobile, et par conséquent de la consommation d'énergie et des émissions de polluants, diminution relative de l'utilisation du transport en commun. Ce type de développement menace l'équilibre nécessaire à l'efficacité des systèmes de transport et à la qualité de vie.

Le Ministère entend contribuer à l'amélioration de la compétitivité économique des grandes agglomérations du Québec et de leur qualité de vie. Il s'engage à améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport associés aux déplacements urbains des personnes et au transport des marchandises en privilégiant des mesures de réduction de la congestion, dont le covoiturage et l'utilisation accrue du transport en commun et des autres modes alternatifs à l'automobile.

Il entend également contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement en s'attaquant, entre autres, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de transport. Le Ministère participera à l'effort collectif inscrit dans le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques. Il agira sur quatre axes d'intervention : améliorer l'efficacité énergétique du transport, favoriser le transfert modal, optimiser l'aménagement du territoire, éduquer la population et la sensibiliser au problème des changements climatiques.

Objectifs	Indicateurs
3. Faciliter les déplacements dans les grandes agglomérations tout en contribuant à la préservation de la qualité de vie et de l'environnement.	
Résultats visés :	
3.1 Accroître l'utilisation des modes de transport autres que l'usage individuel de l'automobile afin de limiter la congestion, notamment par l'adaptation des programmes d'aide financière au transport en commun.	• Achalandage du transport en commun.

TRANSPORT EN COMMUN – GRANDES AGGLOMÉRATIONS
Achalandage annuel – millions de déplacements



SOURCES : RAPPORTS D'EXPLOITATION DES ORGANISMES ; COMPILATION MTQ

3.2 Contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux transports par la mise en œuvre des mesures prévues au *Plan d'action québécois sur les changements climatiques* touchant les transports.	• Pourcentage des mesures mises en œuvre du *Plan d'action québécois sur les changements climatiques* touchant les transports.

ORIENTATION 2

DES TRANSPORTS PLUS SÉCURITAIRES EN COLLABORATION AVEC TOUS LES ORGANISMES PRIVÉS ET PUBLICS CONCERNÉS

Au cours des dernières années, le Québec a amélioré la sécurité sur le réseau routier québécois. Ces résultats positifs ont été obtenus grâce à une meilleure concertation avec les divers intervenants, à l'implantation de nouvelles technologies, à l'amélioration des véhicules, à la sensibilisation de la clientèle, à l'adoption de comportements plus sécuritaires et à des interventions mieux ciblées sur les infrastructures routières. Malgré toutes ces améliorations, il y a encore trop de Québécois victimes d'accident sur les routes. C'est pourquoi le Ministère accorde toujours une priorité à la sécurité sur les routes du Québec.

Le Ministère entend intensifier ses efforts de concertation avec tous les intervenants et les partenaires concernés afin d'améliorer le bilan de la sécurité dans les transports par des actions mieux ciblées, plus efficaces et mieux harmonisées. La Société de l'assurance automobile du Québec, les municipalités et les corps policiers sont parmi les plus importants partenaires du Ministère en matière de sécurité dans les transports. Actuellement, le Ministère élabore, en collaboration avec ses partenaires, la nouvelle *Politique de sécurité dans les transports – volet routier* pour la période 2001-2005. Des stratégies seront mises au point et proposées dans le cadre de cette nouvelle politique. Le Ministère entend aussi poursuivre l'amélioration de ses interventions sur les infrastructures, autant en période estivale qu'en période hivernale.

En ce qui concerne les véhicules hors route, les motoneiges et les véhicules tout terrain, le Ministère intervient auprès des acteurs, associations, municipalités, propriétaires fonciers et utilisateurs, afin de s'assurer que ces loisirs se pratiquent en toute sécurité. Les actions du Ministère s'exercent principalement sur le plan de l'encadrement législatif et réglementaire ainsi que par la concertation et la sensibilisation. Le Ministère proposera, au printemps 2001, une réglementation portant sur les véhicules hors route. Le nouveau règlement établit des balises pour rendre l'utilisation des véhicules hors route sécuritaire et intègre toute la réglementation existante sur les motoneiges et les véhicules tout terrain.

2.1 ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS

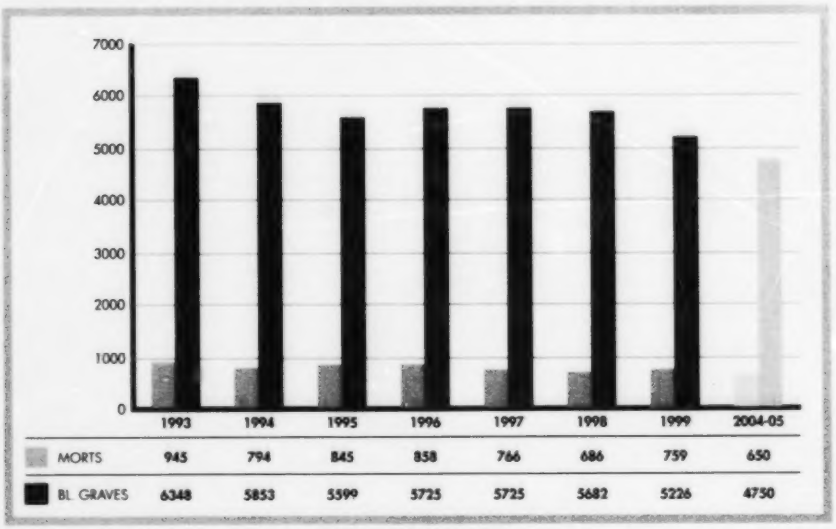
La Politique de sécurité dans les transports s'était fixée des objectifs ambitieux pour la période 1995-2000. Les efforts concertés de tous les intervenants et partenaires ont permis d'améliorer le bilan routier, mais les objectifs de réduction des morts et des blessés graves n'ont pas encore été atteints. Les efforts pour diminuer leur nombre seront poursuivis et même intensifiés.

La Politique de sécurité dans les transports – volet routier 2001-2005 établira de nouveaux objectifs de réduction du nombre de morts et de blessés graves. Le Ministère retient dans son plan stratégique 2001-2004 les résultats visés dans cette politique, en portant également une attention particulière aux accidents impliquant des camions lourds. La réduction visée pour les morts et les blessés graves à la suite d'accidents correspond à 15 % de la moyenne des années 1995 à 1999.

Au cours des prochaines années, le Ministère interviendra sur ses infrastructures routières, notamment en corrigeant les sites où il y a une fréquence d'accidents élevée. En raison de leur potentiel de réduction des accidents, diverses interventions seront réalisées, telle la correction de la géométrie de certains axes routiers (courbes, pentes, intersections, largeur de voies, installation de dispositifs de sécurité). En période hivernale, le Ministère se préoccupe particulièrement des opérations d'entretien nécessaires pour assurer la sécurité des usagers. Quant aux interventions d'entretien d'été, la priorité sera accordée à celles qui ont un impact sur la sécurité.

Objectifs	Indicateurs
1. Réduire le nombre de morts et de blessés graves dus aux accidents routiers d'ici 2005.	
Résultats visés :	
1.1 Contribuer à réduire le nombre de morts à 650 et de blessés graves à 4750 en 2005 sur les routes du Québec, notamment par :	• Nombre de morts et de blessés graves sur les routes du Québec.
• un entretien efficace et adapté à la densité de la circulation durant l'hiver;	• Taux moyen de respect des niveaux de service pour l'entretien d'hiver sur les routes sous la responsabilité du Ministère.
• la correction des infrastructures routières dans les sites où il y a une fréquence d'accidents élevée.	• Nombre de sites à fréquence d'accidents élevée qui ont été corrigés.

NOMBRE DE MORTS ET DE BLESSÉS GRAVES POUR TOUS LES VÉHICULES
(Hors réseau exclus)



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2004-05
MORTS	945	794	845	858	766	686	759	650
BL. GRAVES	6348	5853	5599	5725	5725	5682	5226	4750

SOURCE : SAAQ, Bilan statistique.

Objectifs

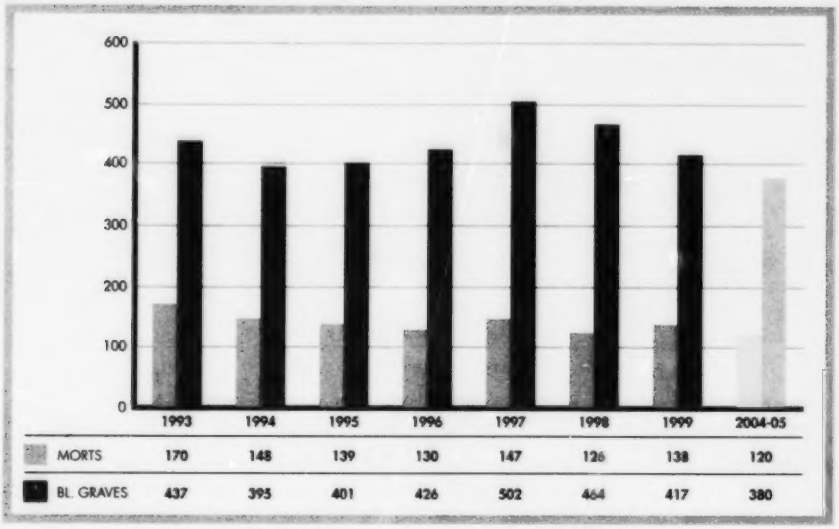
Résultats visés :

1.2 Contribuer à réduire le nombre de morts à 120 et de blessés graves à 380 dans les accidents impliquant un camion lourd en 2005, notamment par la mise en œuvre des recommandations de la *Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds* s'adressant au Ministère.

Indicateurs

- Nombre de morts et de blessés graves dus aux accidents impliquant un camion lourd.
- État d'avancement des mesures issues des recommandations de la *Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds* s'adressant au Ministère.

NOMBRE DE MORTS ET DE BLESSÉS GRAVES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CAMIONS LOURDS*
(Hors réseau exclus)



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2004-05
MORTS	170	148	139	130	147	126	138	120
BL. GRAVES	437	395	401	426	502	464	417	380

SOURCE : SAAQ, Bilan statistique

*>=3000kg et tracteurs

Objectifs	Indicateurs
Résultats visés :	
1.3 Parmi les interventions d'entretien d'été, accorder la priorité à celles qui ont un impact sur la sécurité, notamment par le marquage, la réparation de glissières et le nivellement d'accotements en gravier.	• Nombre de kilomètres de marquage réalisés. • Longueur des glissières réparées. • Pourcentage des accotements en gravier dont le niveau a été ramené à celui du revêtement d'asphalte.
1.4 Favoriser une plus grande concertation entre les organismes privés et publics concernés par la sécurité en transport.	• Nombre d'interventions conjointes avec des organismes privés et publics concernés par la sécurité en transport.

ORIENTATION 3

UNE ORGANISATION PLUS PERFORMANTE AFIN D'AMÉLIORER LES SERVICES À LA POPULATION

S'inscrivant dans le nouveau cadre de gestion gouvernementale, le ministère des Transports s'engage à offrir des services de qualité aux citoyens et ainsi contribuer activement au développement social, économique et environnemental du Québec.

Il est interpellé par une multitude de changements, avec l'introduction de la gestion axée sur les résultats. Il doit adopter de nouvelles façons de faire, changer ses processus et ses méthodes de travail. Dans cette perspective, il est primordial qu'il mette en place les systèmes d'information appropriés, de même que des mesures d'adaptation à l'intention de son personnel. Le Ministère compte également augmenter sa performance en se basant sur l'expertise, le savoir-faire de ses employés et de la relève de même que la mobilisation de son personnel.

3.1 AXE D'INTERVENTION NO 1 : MIEUX SERVIR LA POPULATION

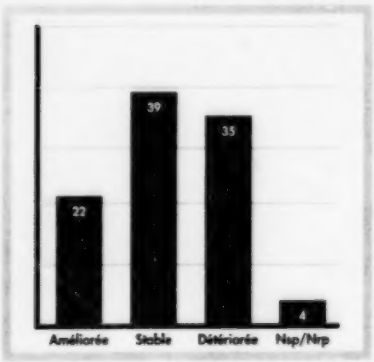
Une Déclaration de services aux citoyens précise le niveau et la qualité des services que la population est en droit d'attendre du ministère des Transports. Celle-ci sera régulièrement consultée pour mesurer son degré de satisfaction à l'égard des services qui lui sont offerts. Ces consultations permettront au Ministère de corriger ou d'ajuster ses interventions afin de mieux répondre aux besoins exprimés. L'évaluation systématique des programmes permettra également de procéder aux ajustements nécessaires pour mieux répondre aux attentes.

Objectifs	Indicateurs
1. Améliorer la qualité du service à la population.	
Résultat visé :	
1.1 Augmenter la satisfaction de la population à l'égard des produits et services ciblés.	• Taux de satisfaction de la population à l'égard des produits et services ciblés.

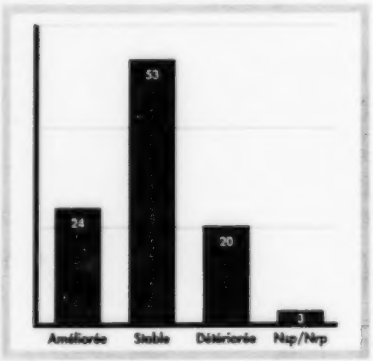
OPINION DES USAGERS DE LA ROUTE

Évolution en % au cours des cinq dernières années

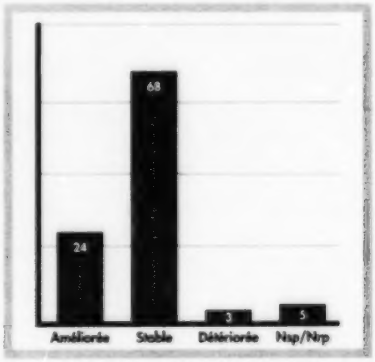
Qualité des chaussées



Sécurité routière

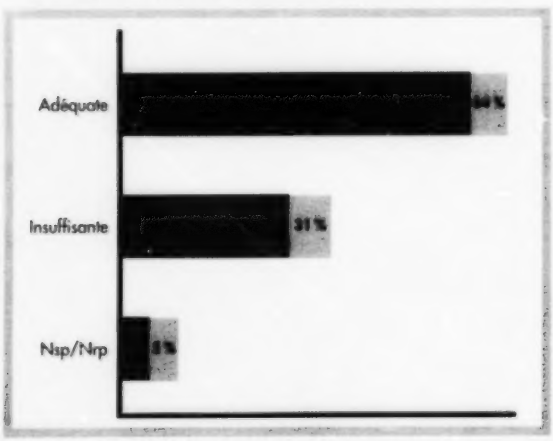


Signalisation de destination



SOURCE : MTQ, PRÉOCCUPATIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ET SATISFACTION À L'ÉGARD DES SERVICES OFFERTS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS, AUTOMNE 2000.

INFORMATION DIFFUSÉE SUR LES TRAVAUX



3.2 AXE D'INTERVENTION NO 2 : IMPLANTER UNE GESTION DYNAMIQUE ET PLUS EFFICACE

S'engageant à offrir à la population du Québec des services de qualité, le Ministère pratiquera dorénavant une gestion axée sur les résultats en laissant une plus grande liberté d'action et le choix des moyens aux gestionnaires. À cet effet, certaines unités opérationnelles disposeront de plus de marge de manœuvre grâce à la signature de conventions de performance et d'imputabilité. De plus, pour améliorer l'efficacité de l'organisation, le Ministère s'est engagé dans un processus de certification ISO touchant quelques unités, dont la gestion des chaussées, la gestion des structures et deux centres de services. Ce processus s'étendra à toutes les unités territoriales pour l'inspection des structures durant les trois prochaines années.

Pour l'accomplissement de sa mission, le Ministère doit compter sur de l'information juste et accessible en tout temps. Il entend donc organiser l'ensemble de ses ressources informationnelles en un système d'information de gestion de manière à produire de l'information fiable, intégrée et accessible. À cet effet, il mettra en place une banque d'informations, la BIC, permettant un accès rapide et convivial aux multiples données. Afin de rendre plus efficaces les systèmes d'information, le Ministère entrevoit la réalisation et l'implantation de solutions administratives et informatiques (SAI), notamment celles de l'exploitation du réseau routier, de la géomatique et de la gestion financière et comptable. Enfin, il participe à la mise en place du nouveau système gouvernemental de gestion intégrée des ressources (GIRES).

Le Ministère reconnaît que la réalisation de l'ensemble de ses objectifs stratégiques est conditionnée par le développement du savoir-faire de son personnel. L'évolution des besoins en transport et l'émergence de nouvelles façons de faire exigent des compétences diversifiées et de nouvelles habiletés. Cette situation entraîne nécessairement des pressions accrues sur l'ensemble de l'organisation et exige l'introduction de mesures pour favoriser l'adaptation et la formation continues des employés. Dans ce contexte, il est impératif que chaque gestionnaire s'assure de mettre en place les mécanismes nécessaires pour conserver les compétences du Ministère et surtout de prévoir des mesures additionnelles dans les secteurs vulnérables où le recrutement s'avère difficile.

Objectifs	Indicateurs
2. Améliorer la performance de l'organisation.	
Résultats visés :	
2.1 Avoir mis en place la gestion axée sur les résultats dans l'ensemble des directions du Ministère.	• État d'avancement de la mise en œuvre du plan d'action de la gestion axée sur les résultats.
2.2 Améliorer l'efficacité opérationnelle du Ministère, notamment par la certification ISO des 14 directions territoriales pour l'inspection des structures et par la signature de trois conventions de performance et d'imputabilité.	• Nombre de directions territoriales certifiées ISO pour l'inspection des structures. • Nombre de conventions de performance et d'imputabilité signées.
2.3 Avoir mis en place un système d'information de gestion intégré d'ici 2005.	• État d'avancement de la mise en place du système d'information de gestion intégrée : *Banque d'information corporative (BIC), Gestion intégrée des ressources (GIRES), Solution administrative et informatique (SAI).*
3. Assurer le développement du savoir-faire du personnel et préparer une relève capable de répondre aux nouveaux défis.	
Résultat visé :	
3.1 Maintenir l'expertise requise et assurer la relève, particulièrement dans les secteurs vulnérables.	• Pourcentage de nouveaux gestionnaires ayant suivi ou étant en voie de terminer le programme de formation des cadres du Ministère. • Pourcentage des postes vulnérables quant à la relève ayant fait l'objet d'une action pour maintenir l'expertise.